



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okragło od 2014 roku.

BLOG – O BLOGU – NASZ YOUTUBE – CENY PALIW – KALENDARZ PZMOT – GIEŁDA – ARCHIWUM

Tata, co wszystko potrafi zrobić

przez Zbigniew Kluczkowski | 20 lipca, 2026

0 komentarzy

Czy w „Monopoly” można grać prawdziwymi budynkami? Raczej nie, choć ta kwestia „wymaga dyskusji”. Ludzi, którzy są w stanie to zrobić jest niewiele, z czego coraz więcej takich bogaczy rezyduje w Indiach. Jednym z nich jest Ratan Tata, potomek słynnej rodziny przemysłowców, która w 1868 roku założyła niewielki zakład. Rodzinna manufaktura po 130 latach działalności stała się multikoncernem na miarę japońskiego Mitsubishi. Tata w Indiach może wszystko i prawie wszystko potrafi wyprodukować – od skuterów po lokomotywę.

W 1945 roku powstała filia zajmująca się produkcją środków transportu dla kolei – Tata Engineering and Locomotive (TELCO). W 1954 roku Tata zaczęła swoją przygodę z motoryzacją, ale dopiero od 1988 roku wytwarza własne modele. Pierwsze modele Taty (ciężarówki) budowano w oparciu o licencję Mercedesa. Ciężarowe Taty były znane z tego, że do ich budowy wykorzystano więcej drewna niż stali. Co ciekawe, zarówno cała rama jak i elementy wykończenia kabiny były wykonane z drewna. W latach 60-tych był to wyjątek na światową skalę.

Ciężarówki Taty nie grzeszyły trwałością a każdy wypadek powodował, że leciały drzazgi. Do napędu drewnianych kołosów służyły słabe silniki połączone z ręczną, 5 – biegową skrzynią. Zamiast wspomagania kierowcy ... ta była dużych rozmiarów, co nieco ułatwiało manewrowanie. Drewniana rama była na tyle mocna, że nawet przeladowana Tata „jakoś” jechała. Do dziś można ją spotkać na indyjskich drogach. Następcą legendarnych drewnianych ciężarówek jest Tata Prima – nowoczesny ciągnik siodłowy o fizjonomii podobnej do Volvo.

„Drewniana” ciężarówka



Źródło: meller.iportfolio.pl

Czy pod skrzydłami jednej firmy mogą powstawać samochody za równowartość 8 tys. zł i za 500 tys. zł? Tak, gdyż najtańsza Nano oraz Jaguar XJ należą do palety samochodów Taty. Jednak zanim marka ta została zauważona w Europie nieliczne egzemplarze w latach 90-tych docierały tylko do Włoch. Były to głównie pickupy serii Telcoline oraz nowy, miejski model Indica, którego pierwszą generację zaprojektowali Włosi ze studia IDEA. „Mała” Tata została przez Europejczyków zauważona i marka powoli przestała być anonimowa.

Podobne teksty: **Odrodzenie gwiazdy**

Największe nadzieje Tata wiązała z nowym modelem Nano. Miało to być najtańsze auto świata. Wyposażone w 4 – drzwiowe nadwozie, silnik umieszczony z tyłu i taki też napęd – Nano nie zdobyło uznania rynku. Zanim pierwsze Nano zjechało z taśmy marka musiała przekonać do siebie tysiące rolników, którym zawłaszczono ziemię pod budowę fabryki. Jedynym rynkiem w Europie, na który importuje się ten wynalazek jest Wielka Brytania, reszta Europy nie chce Nano. I już. Miejskie auto okazało się chybioną inwestycją.

Pomimo wielu zalet (podobno jakieś ma?) i rzekomego naśladownictwa ze strony nowego Renault Twingo, Tata miała wiele niedoróbek a jej poziom bezpieczeństwa był, delikatnie mówiąc, dyskusyjny. Nawet silnik na sprężone powietrze ani diesel nie zwiększył popytu na Nano. To, że nawet wersja na Europę nie posiadała klapy bagażnika i trzypunktowych pasów bezpieczeństwa na tylnej „kanapce” przesądziło o braku homologacji na większości rynków. Tylna klapa pojawiła się dopiero w zmodernizowanym modelu, ale bagażnik był symboliczny.

Tata Nano – indyjski orzeł



Źródło: samochodzik.org

Najbardziej opłacalnym interesem Taty było przejęcie Land Rovera oraz Jaguara. Od tego momentu chłuby brytyjskiego przemysłu motoryzacyjnego zyskały ogromne fundusze i wreszcie zmieniono całą paletę modeli. Nowe Jaguary (z „małym” F-Type na czele) oraz „mały” Range Rover Evoque zyskały bardzo przychylną opinię klientów. Pomimo dużego udziału części wyprodukowanych w Indiach, obie luksusowe marki nadal utrzymują jakość (oraz cenę) na odpowiednio wysokim poziomie a ostatnio zyskują chińskich naśladowców.

Osobowe Taty są coraz lepsze. Tata Aria to modny crossover i jednocześnie jeden z najbardziej oryginalnych samochodów w ofercie. Safari to jedna z niewielu „prawdziwych terenówek” a nowy nabytek Tata Motors, czyli MDI to dostawca silników na sprężone powietrze. Tata Prima i Elegence to samochody średniej klasy – jeden o bardziej stonowanej linii nadwozia, drugi o bardzo agresywnej godnej samochodu rajdowego. W ofercie znajduje się również model, który miał szansę zaistnieć na naszym rynku, choć nie zdobył popularności.

Podobne teksty: **Opowieść o butach**

Pickup Xenon, choć dostępny w cenie auta miejskiego jest solidnym narzędziem do pracy a dzięki prostej konstrukcji nie potrzeba wybitnego specjalisty aby go naprawić. W Europie jego cena jest zbliżona do najtańszych odmian Dacii Duster, dodatkowo VAT można odliczyć. Jednak Europejczycy (w tym Polacy) nie zaufali tej konstrukcji. Cena podstawowej odmiany zaczynała się od ... 39 900 zł, co zamiast zachęcić, zwiększyło niechęć potencjalnych klientów. Obawy w tym przypadku są bezpodstawne, choć to nie Hilux.

Tata Xenon



Źródło: mojeauto.pl

Tata wytwarza również modele na bazie Renault Traffic (pierwszej generacji) przeznaczone do transportu, średnie wozy dla logistyki oraz opancerzone SUV-y i średnie ciężarówki dla wojska. Ich jedyną zaletą jest niska cena oraz prostota konstrukcji. Najważniejszym rynkiem zbytu dla nich są Indie, Pakistan, kraje Afryki Północnej, Turcja oraz Włochy. Reszty Europejczyków nie zachęciła cenowa oraz rozsądna trzyletnia gwarancja. Ta jest lepsza niż wycenianych dwa razy drożej produktów konkurencji.

Historia indyjskiego, narodowego koncernu ma jednak dziwny, tragiczny finał. Nie jest wiadomo dlaczego jej prezes wyskoczył z okna swojego wieżowca – czym była to jego własna „inicjatywa” czy może ktoś mu w tym pomógł. Wśród spekulacji wymienia się problemy finansowe przedsiębiorstwa, ale nikt tego oficjalnie nie potwierdził. Do dziś nieznane są okoliczności tego zdarzenia. Jedno jest pewne – Tata z małej rodzinnej firmy stała się multikoncernem, którego dochody liczone są w miliardach euro lub dolarów. W rupiach to znacznie więcej.

Visited 15 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: drewnianaciężarówka, RatanTata, TataMotors, TataNano, TataXenon

Zobacz wpisy

← Sól prędkości

Komar – prawdziwy król polskiej wsi →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Łódź

Teraz, 20 lipca, 16:00, Poniedziałek

18°C

26 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 32%
PM 10: 12%

Dziś

19°C

Jutro

17°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
			1	2	3	4
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
◀ CZE						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Halo, dzwonię z samochodu

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10)

cechymarki (43) cenycześci (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13)

DNAmarki (36) felieton

(82) Ferrari (20) Fiat (30) Ford

(21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes

(28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne

(10) pojazdyrekordowe (13) pojazdywłoskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8)

projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (14) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9)

Toyota (16) V8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 426

Wszystkie wpisy: 625

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress